

# Les enseignements des accidents de la route : remèdes humains et techniques

Yves Georges (36),  
ancien directeur technique chez Renault

**I**L EST peu connu que des Français se sont, très en amont, engagés dans l'amélioration de la sécurité routière. Parmi eux des X ont joué leurs partitions respectives, comme les modestes auteurs de l'article précédent, mais d'autres aussi dans l'administration et chez les constructeurs.

Et c'est un X, Christian Gerondeau (57) qui, dans les années soixante-dix, a eu la témérité d'imposer le port de la ceinture et les limitations de vitesse.

En quelques années le nombre des tués est passé de 17 000 par an à moins de 10 000.

Les accidents fournissent tant de données (1 milliard de kilomètres parcourus en 24 heures et 250 000 accidents corporels par an) qu'on peut les exploiter avec certitude. Puisque nos propositions sont démontrables, ce sont des théorèmes.

## **Théorème 1 – Responsabilité de l'accident**

**Dans 95% des cas la responsabilité incombe au conducteur.**

Dans 5% des cas c'est une défaillance mécanique majeure (ou un événement extérieur, par exemple un arbre tombant sur la voiture), donc un accident inévitable.

Constatons que c'est à ces 5% que s'intéresse le contrôle technique.

## **Théorème 2 – La "sécurité active" ou la conduite à risque constant ?**

Depuis l'origine les voitures ont fait de considérables progrès : freinage, stabilité de route, fiabilité, silence, confort, etc., mais elles ont pris du poids donc de la puissance et la vitesse maximum a augmenté.

**Mais la fréquence des accidents ne dépend pas de l'âge de la voiture. La "sécurité active" n'a pas d'existence statistique.**

## **Théorème 3 – "La sécurité passive"**

**La protection en cas d'accident** par une déformation contrôlée de la structure du véhicule et l'usage des moyens de retenue est *près de ses limites*. Elle ne résout pas le problème insoluble de la compatibilité (38 tonnes contre 2 tonnes).

Corollaire : **il faut agir sur le conducteur.**

## **Les moyens**

1) Bonne parole, contrôles plus fréquents, sanctions plus lourdes, limitation mécanique des vitesses maximum. Ce n'est pas un problème technique.

2) **Assister, informer et quelquefois contraindre le conducteur, ce que les progrès scientifiques permettent.**

Voici une liste non exhaustive des dispositifs qui pourraient être mis en œuvre :

- éthylomètre automatique bloquant le fonctionnement du véhicule ;
- alerte en cas de baisse de vigilance ; *ces deux points se justifient par la constatation qu'un pourcentage important de véhicules accidentés ont quitté la route "tout seuls"* ;
- radar de proximité (brouillard mais aussi espacement),
- suppression des informations ou commandes excentrées (chauffage, radio, etc.). À la limite suppression du tableau de bord et projection à l'infini comme dans l'aviation,
- contrôle de décélération en cas de heurt d'un piéton (atténuation du deuxième choc), etc.

Certains de ces systèmes ont un délai d'application court. Mais ils ont un coût. Il faut choisir.

D'autres nécessitent des efforts de R&D. Mais la voiture, née des techniques, doit en bénéficier. On a bien utilisé des systèmes sophistiqués et chers pour diminuer la pollution qui ne tue pas 25 personnes par jour.

Investissons intellectuellement pour qu'un instrument type de la civilisation moderne ne soit plus une machine à engendrer des morts et des handicapés.

Les ingénieurs, en sécurité passive, ont fait, en quarante ans, un travail exemplaire. Continuons. ■